

FAHRRADKONZEPT FÜR LUXEMBURG

# Schwere Übersetzung



**Startschuss für ein einheitliches Fahrradkonzept in der Hauptstadt. Neben topografischen, gilt es jetzt auch verwaltungstechnische Hürden zu nehmen. Das kann dauern.**

"Radfahrten machen gerade mal ein Prozent des innerstädtischen Verkehrs in Luxemburg-Stadt aus", so Bürgermeister Paul Helminger, bei der Pressevorstellung des Radverkehrskonzeptes für die Hauptstadt am Mittwoch dieser Woche. Zwar würde die Gemeinde das "Rad nicht neu erfinden", immerhin gebe es ja bereits rund 70 km Radpisten in der Stadt, doch sei der Anteil der RadfahrerInnen am Gesamtverkehr, im Vergleich zu anderen Städten, doch sehr gering. "Es gibt ein enormes Potenzial", meinte Helminger, schließlich seien zwei Drittel der innerhalb der Stadt mit dem Auto erledigten Fahrten nicht länger als fünf Kilometer, und damit am besten mit dem Fahrrad zu bewerkstelligen.

Selbst erklärtes Ziel der Stadtoberen ist es, den Anteil des Fahrradverkehrs auf zehn Prozent zu steigern - dies innerhalb von zehn Jahren. So lange wird auch die Umsetzung des von der "Planungsgemeinschaft Verkehr" (PGV) aus Hannover erarbeiteten Konzeptes in Anspruch nehmen. "Zwar wird der detaillierte Finanzplan erst bis Weihnachten fertig sein, doch hat eine erste Grobschätzung ergeben, dass wir über diesen Zeitraum 10 bis 15 Millionen Euro veranschlagen müssen", so Verkehrsschöffe François Bausch.

Während das Ziel eines zehnprozentigen Fahrradanteils eher ambitioniert klingt, erschrickt auf den ersten Blick die lange Umsetzungsphase, insbesondere da sich in der letzten Zeit ein erheblicher Nachholbedarf aufgetan hat. Zwar waren vor mehr als zehn Jahren eine ganze Reihe von Radwegen eingerichtet worden, doch wurden anschließend wichtige Verbindungsstücke nie verwirklicht. Allerdings verspricht der Verkehrsschöffe, die wichtigsten und größten Investitionen - wie etwa die Einrichtung eines zusätzlichen Liftes aus dem "Pafendall" zum Stadtplateau, in der Nähe der Fondation Pescatore - schon in den ersten Jahren umsetzen zu wollen.

Die im Februar 2006 in Auftrag gegebene Konzeptstudie ist allerdings kein Planungsdocu-

ment, das die einzelnen Infrastrukturmaßnahmen auflistet. Vielmehr versucht die PGV, anhand diverser Analysedaten, Haupt- und Nebenverkehrsachsen für die FahrradnutzerInnen zu definieren. Zunächst entlang gedachter Ideallinien, dann entsprechend der vorhandenen Verkehrsrealität. "Grundsätzlich ist es meist besser, den Fahrradverkehr über weniger verkehrsin intensive Nebenstraßen zu leiten", so Detlev Gündel von der PGV. In verkehrsberuhigten 30-Kilometer-Zonen etwa ist es meist nicht nötig, sehr viel fahrradspezifische Infrastruktur bereitzustellen. Muss der Radverkehr allerdings über Hauptverkehrsachsen geführt werden, sind gesondert angelegte Radpisten oder Radwege unabdingbar.

Hier tut sich ein erster Konflikt des Radverkehrskonzeptes mit der Gesamtverkehrsplanung auf. Einige für das Fahrrad interessante Routen, wie zum Beispiel der Boulevard de la Pétruse in Richtung Porte de Hollerich, sind als wichtige Nebenrouten für den Autoverkehr und damit grundsätzlich für Tempo 50 ausgewiesen. "In vielen dieser Haupt- und Nebenachsen ist die Fahrgeschwindigkeit der Autos sehr hoch", so Detlev Gündel gegenüber der woxx, "diese hohe Grundgeschwindigkeit scheint mir eines der Hauptprobleme bei der Umsetzung des Fahrradkonzeptes zu sein." Ein Mittel könnte darin bestehen, durch bauliche Maßnahmen die Geschwindigkeit zu drosseln.

Eine weitere Hürde bei der Umsetzung sind die derzeit geltenden Regelungen zu den Busspuren. In der rue de Hollerich böte es sich zum Beispiel an, die RadfahrerInnen in Richtung Hauptbahnhof auf der Busspur fahren zu lassen. Doch verbietet das die aktuelle Gesetzgebung, wegen anscheinend zu hoher Busfrequenzen.

## Sofortmaßnahmen

Bis unsere Gesetzgebung etwas gelockert wird, müssen sich die Verkehrsplaner allerdings andere Lösungen einfallen lassen. Für den oberen Teil der Avenue de la Liberté bedeutet dies, dass die RadfahrerInnen wie gehabt abseits der Hauptstraße, am Zithaspital vorbeigeführt werden. Damit diese "Umwege" für Fahrradfans überhaupt attraktiv werden, bedarf es einiger Sofortmaßnahmen. Besonders die Verkehrsführung an wichtigen Knotenpunkten soll fahrradgerecht gestaltet werden

Auch das leidige Problem abrupter Übergänge zwischen Straßenraum und Radwegen soll in Angriff genommen werden. Detlev Gündel, der in den letzten Monaten alle geplanten Radrouten persönlich mehrfach abgefahren hat, gesteht ein, er verstehe nicht, wie Radrouten mit solch unpraktikablen Übergängen überhaupt gebaut werden konnten: "Das entspricht nicht dem Stand der Technik. Es gibt Möglichkeiten, Bordsteine abzusenken und trotzdem anderen Gruppen, wie etwa Blinden, das Ende eines sicheren Gehwegs zu signalisieren."

Feintuning wird auch vom "Service de la circulation" verlangt: Gesondert geschaltete Ampelanlagen für RadfahrerInnen sollen in Zukunft die Wartezeiten möglichst gering halten. Eine weitere von der PGV vorgeschlagene Maßnahme wurde bereits am vergangenen Montag als Pilotprojekt auf Limpertsberg gestartet: Dort sind die Einbahnstraßen in der 30-Kilometer-Zone grundsätzlich für Fahrräder in beide Richtungen freigegeben.

Der Gesamtplan, wie er jetzt vorliegt, sieht 14 Haupt- und 15 Ergänzungsrouten vor. Mit den Hauptrouten werden die größten Verkehrsströme zwischen Schulen, Freizeiteinrichtungen, Geschäftsvierteln und Wohnungsgebieten erfasst. Als erste Hauptroute wird die Verbindung "Stadtzentrum-Bahnhof-Bonnenweg-Howald" in Angriff genommen. Ein wichtiges Glied darin konnte sozusagen in letzter Sekunde für den Pressetermin am Mittwoch geschlossen werden: eine in beide Richtungen befahrbare Radfahrspur über die "Passerelle". Zupass kam den städtischen Verkehrsplanern dabei die notwendig gewordene Baustelle an dieser viel befahrenen Brücke. Weil in den letzten Monaten abwechselnd immer mindestens eine Spur für den Verkehr gesperrt war, konnte der Beweis erbracht werden, dass der Verkehr auch über zwei Spuren zufriedenstellend abfließen kann. Bislang hatte sich die staatliche Straßenbauverwaltung geweigert, Straßenraum für das Anlegen eines Radweges auf der Passerelle freizugeben.

Auch die VertreterInnen der "Lëtzebuerger Velosinitiativ", die von Anfang an in die Ausarbeitung des Radverkehrskonzeptes mit einbezogen wurden, zeigen sich sehr zufrieden mit der neu entstandenen Dynamik rund um das Radfahren in der Stadt. Was jetzt wichtig wäre, so LVI-Präsident Gust Muller, ist eine bessere Kontrolle über die Einhaltung der Regeln seitens aller VerkehrsteilnehmerInnen. Insbesondere das Einhalten der Höchstgeschwindigkeit in den von Fahrrädern und Autos gemeinsam benutzten Bereichen, müsste besser überwacht werden.

Neben der nun anstehenden Detailplanung und der Überzeugungsarbeit in den diversen Dienststellen, sieht Verkehrsplaner Gündel denn auch vor allem ein wichtiges Aufgabenfeld: die Öffentlichkeitsarbeit. Sie soll nicht nur potentielle RadfahrerInnen zum Benutzen der neuen Infrastrukturen animieren, sondern auch die anderen VerkehrsteilnehmerInnen auf die veränderte Verkehrssituation aufmerksam machen. Parken auf dem Radweg, auch wenn er ungenutzt scheint, ist ab sofort kein Kavaliersdelikt mehr.

Richard Graf

## Aktionen gegen Studiengebühren

Die "Union Nationale des Etudiant(e)s du Luxembourg" (UNEL) macht mobil gegen Studiengebühren und fordert ein politisches Engagement der Regierung: Nicht nur auf nationaler Ebene, wo das Luxemburger Hochschulgesetz nach wie vor Studiengebühren in nicht fixierten Höhen zulässt, sondern auch auf europäischer Ebene, wo ein Schreiben der EU-Kommission vom 8. September 2006 für Gebühren im Sinne einer "équité des systèmes d'éducation" plädiert, müsse etwas geschehen. Entgegen der Sichtweise von Minister François Biltgen, der Studiengebühren normal findet, fordert die UNEL einen neuen Passus, der dem Uni-Gesetz vom 12. August 2003 beigefügt wird: "L'accès aux études n'est soumis à aucun droit d'inscription". Unterbunden werden soll eine Wettbewerbsdynamik der europäischen Unis, die mit Hilfe von Zulassungsbeschränkungen und Studiengebühren eine soziale Auslese der Studenten betreiben, mit dem Argument, Studiengebühren würden die Qualität des Unterrichts verbessern. Dagegen plädiert die UNEL für eine "gerechte und demokratische Universität" und verweist auf Finnland und Schweden, die ein leistungsfähiges Bildungssystem haben, das fast vollständig von der öffentlichen Hand finanziert wird.

## Problèmes techniques, malheurs humains

"Le gouvernement a procédé aujourd'hui jeudi 21 septembre 2006 au rapatriement de 17 demandeurs d'asile déboutés (4 familles avec enfants, 1 couple et 1 célibataire) vers le Kosovo". Voilà pour la froideur bureaucratique de l'administration. Parmi ces personnes expulsées figure une famille monoparentale composée d'une mère et de deux enfants (dont l'un est né au Luxembourg). L'autre enfant a commencé sa scolarité le 15 septembre - il n'aurait donc pas dû être expulsé. Mais à en croire le ministre Nicolas Schmit qui s'est exprimé sur Radio RTL, la raison pour laquelle cette famille n'a pas été refoulée avant la rentrée scolaire relève d'un "problème technique" de la part des autorités. Par ailleurs, une prise de position de l'UNMIK (United Nations Mission in Kosovo), datant du 12 juillet 2006, s'était prononcée en défaveur d'un retour de ces personnes en raison de la situation politique insécure dans la partie nord (serbe) de Mitrovica. Nicolas Schmit nous a toutefois précisé que cette famille a été rapatriée dans la partie sud (albanaise). L'UNMIK a également délivré un avis sur une seconde famille (deux enfants) de refoulés: "Sa maison (celle de la famille, ndlr) est inhabitable car a été détruite par les Serbes". A nouveau, le ministre a assuré que la famille sera "relogée provisoirement".

## Faillite civile: affaire en cours

Le rapport du ministère de la famille sur la loi sur le surendettement, en préconisant la mise en place d'une procédure de faillite civile, avait donné de l'espoir aux personnes irrémédiablement surendettées. En effet, les dispositions légales actuelles ne permettent pas de régler les cas de ces personnes. Elles remboursent pendant sept ans à un taux réduit, mais sont ensuite de nouveau à la merci de leurs créanciers. Jeudi matin, la Commission de la Famille de la Chambre a examiné le rapport. "Nous n'avons pas tranché la question de la faillite civile, mais nous allons rencontrer les services actifs sur le terrain", rapporte Jean-Paul Schaaf, député CSV et assistant social, interrogé par la woxx. Etant donné que peu de personnes se retrouvent dans cette situation, la commission envisage des alternatives à une introduction de la faillite sociale. "On pourrait étendre les possibilités d'un remboursement des prêts par le fonds social", propose-t-il. Le député souhaite situer la question dans le contexte de la lutte contre la pauvreté: "De nouveaux outils dans ce domaine, comme la création d'une agence immobilière sociale, pourraient avoir un effet préventif."